

Sachgebietsleiterin Aßmuth führt anhand der beigefügten Präsentation über den geplanten Straßenausbau der innerörtlichen Gemeindestraße „Hebelermeer“ aus. Im Rahmen der Vorstellung geht Sachgebietsleiterin Aßmuth auf die bisherigen und auf die nächsten Verfahrensschritte eingehend ein.

Fachbereichsleiter Schwieters stellt die bisherigen Planentwürfe vor und führt zu den technischen Ausführungen eingehend aus. Die Ergebnisse der Baugrunduntersuchung haben ergeben, dass ein Bodenaushub teilweise bis zu einer Tiefe von 2,90 m erforderlich wird. Ab dieser Tiefe ist ein tragfähiger Boden vorzufinden. Der Grundwasserstand ist bei einer Tiefe von 1,90 m bis 2,70 m vorzufinden, sodass für den Austausch der Torfschicht eine bauzeitliche Grundwasserabsenkung einzuplanen ist.

Auf Nachfrage eines Anliegers, welche Ausbauhöhe für die zukünftige Fahrbahn zukünftig angenommen werde, teilt Fachbereichsleiter Schwieters mit, dass diese zum aktuellen Planungsstand noch nicht endgültig vorliegt. Im Rahmen der weiteren Ausbauplanungen wird das Planungsbüro prüfen, welche Ausbauhöhe zukünftig sinnvoll und wirtschaftlich ist. Sofern ein niedrigeres Niveau an Straßenhöhe angenommen werden kann, wird diese auch unter dem Aspekt der Kostenersparnis verfolgt. Bei der zukünftigen Straßenhöhe sind auch erforderliche Gefälle sowie die bestehenden Höhen der Grundstückszufahren zu berücksichtigen.

Des Weiteren wird auf einige zuvor eingegangene Anregungen der Anlieger für den geplanten Straßenausbau eingegangen. Besonders ist die geplante Fahrbahnbreite angesprochen worden. Für die Ausbauplanung wurde bisher die Mindestbreite von 5,55 m sowie beidseitigem Schotterbankett von 0,5 m Breite angenommen. Einige Anlieger regen aufgrund von breiteren gewerblichen und landwirtschaftlichen Fahrzeugen eine Fahrbahnbreite von 6,00 Meter an, um Probleme beim Begegnungsverkehr gänzlich vermeiden zu können. Zudem müsse das Schotterbankett häufig instandgesetzt oder aufgefüllt werden, wodurch der Bauhof der Gemeindeverwaltung mehr gebunden sei und es zudem wiederkehrende Mehrkosten der Instandsetzung gäbe.

Eine weitere Anregung war die Verlegung des Fuß- und Radweges südlich der bestehenden Straßenbäume, mit dem Ziel, mehr Straßenbäume erhalten zu können. Zudem könnte ggf. der Alleecharakter sodann erhalten bleiben. Das Planungsbüro Lindschulte Ingenieurgesellschaft mbH Emsland habe die Anregung eingehend geprüft und rät hiervon strikt ab. Aufgrund des erforderlichen grundhaften Bodenaustauschs würde bei einer Verlegung der Trassierung es zu einer Rodung von 11 zusätzlichen Straßenbäumen kommen. Zudem werden bei dem Bodenaustausch wasserführende Wurzeln getrennt, sodass die Standsicherheit der Bäume nicht mehr gegeben wäre. Ferner würden die Straßenausbaukosten steigen und es entsteht für die Gewährung der Verkehrssicherheit das Problem der doppelten Ausleuchtung von Fahrbahn und Fuß- und Radweg.

Im weiteren Verlauf führt Sachgebietsleiterin Aßmuth allgemein die Situation zur Rodung der Straßenbäume im Rahmen der Straßenausbaumaßnahme aus. Der derzeit vorhandene Alleecharakter kann leider nicht erhalten bleiben, sodass die Straßenausbaumaßnahme zu einer deutlichen Veränderung des Alleecharakters führen wird. Auch durch geplante Neuanpflanzungen von Bäumen wird sich das Ortsbild dennoch deutlich verändern. Für die ca. 140 zu rodenden Bäume, müssten ca. 415 neue Bäume gepflanzt werden. Denkbar sei, dass entlang der Straße ca. 115 Bäume wieder neu gepflanzt werden könnten. Für die restlichen etwa 300 Bäume müsste ein Standort für die Kompensation überlegt werden. Das Planungsbüro Lindschulte Ingenieurgesellschaft mbH Emsland wurde damit beauftragt, Vorschläge von Baumarten für die neu zu pflanzenden Bäume vorzubringen. Um den zukünftigen Befall durch Eichenprozessionsspinnern zu umgehen, wurden Feldahorn, Hainbuche sowie die

Dornlose Gleditschie vorgeschlagen. Zu der Wahl der Baumart wird es eine Einwohnerbefragung geben. Die Anlieger werden zeitnah einen Abstimmungsbogen zur Wahl der Baumart für die Neuanpflanzung mit näheren Informationen zu den Baumarten erhalten. Eine Teilnahme an der Abstimmung ist freiwillig. Ferner wird es eine Öffentlichkeitsbeteiligung geben, sodass alle Einwohner über die geplante Straßenausbaumaßnahme und der damit zusammenhängenden Rodung der Bäume informiert werden.

Zu den Fahrbahnbreiten teilt Sachgebietsleiterin Aßmuth mit, dass bei einer Fahrbahnbreite von 6,00 Meter mit reinen Ausbaumehrkosten von rd. 74.000 € zu rechnen sei. Weitere Mehrkosten entstehen für die Anpassung der Planungsunterlagen sowie einen erforderlichen Grunderwerb von privaten Grundstückseigentümern. Zur besseren Verdeutlichung des Anliegeranteils an den Gesamtkosten wird die Aufteilung der Kosten anhand eines Tortendiagrammes vorgestellt. Bei der Berechnung nach dem Straßenausbaubeitragsrecht handelt es sich bei einer Straße mit überwiegendem Durchgangsverkehr um eine Aufteilung, bei der die Anlieger den geringsten Anliegeranteil tragen. Ein konkreter Beitragssatz kann zum aktuellen Planungsstand leider nicht mitgeteilt werden.

Bezüglich einer möglichen Grundwasserabsenkung fragt Ratsmitglied Reinert an, ob dies Auswirkungen auf die Privathaushalte habe. Fachbereichsleiter Schwieters merkt an, dass zunächst eine Wasserrechtliche Genehmigung einzuholen sei. Sofern die Gemeinde ~~man~~ die Genehmigung erhält, müsse das Grundwasser trichterförmig abgesenkt werden. Vor Durchführung der Maßnahme wird eine Beweissicherung durch einen externen Gutachter vorgenommen, sodass womöglich anschließend entstehende Schäden an den Privatgrundstücken nachvollzogen werden können.

Auf Nachfrage, ob im westlichen Straßenabschnitt, wo lediglich ein Ausbau des Oberbaus vorgesehen ist, die angrenzenden Anlieger einen geringeren Straßenausbaubeitrag haben werden, teilt Sachgebietsleiterin Aßmuth mit, dass eine Straße immer als Ganzes gesehen werden müsste. Nach dem Straßenausbaubeitragsrecht wird daher die gesamte Anliegergemeinschaft betrachtet, unabhängig an welchem Streckenabschnitt der Straße umfangreichere oder weniger umfangreiche Straßenausbaumaßnahmen vorgenommen werden. Auf dieser Grundlage wird sodann auch der Straßenausbaubeitrag für jedes Grundstück berechnet, sodass die Anlieger östlich des Streckenabschnittes nicht nur mit den Kosten der Teilstrecke direkt vor Ihrem Grundstück belastet werden. Ferner befindet sich im östlichen Bereich der Straße eine rd. 90 m lange Teilstrecke im Stadtgebiet der Stadt Haren und im Eigentum des Landkreises Emsland. Der Kostenanteil für diese Teilstrecke wird seitens des Landkreises Emsland übernommen und wird somit nicht auf die Anlieger in Hebelermeer verteilt.

Zudem fragt Ratsmitglied Reinert an, ob die Kosten für die Bäume bereits in den geschätzten Gesamtkosten einkalkuliert seien, da diese sehr teuer wären. Sachgebietsleiterin Aßmuth erläutert, dass die Kosten für die Rodung sowie die Neuanpflanzung in den Gesamtkosten bereits einkalkuliert sind.

Ratsmitglied Rolfes bedankt sich bei der Verwaltung und Politik für die umfangreichen Ausführungen. Dass die Straße seit Jahren im katastrophalen Zustand sei, sei jedem bewusst. Nun wolle die Gemeinde unter Erwerb von Fördermitteln den Ausbau angehen, was für die Anlieger der Straße als auch die Gemeinde eine große Entlastung sei. Weiter fürchtet Ratsmitglied Rolfes, dass bei einer breiteren Fahrbahn sich die Geschwindigkeit erhöhen würde. Zudem fragt Ratsmitglied Rolfes an, ob in den angegebenen Gesamtkosten in Höhe von rd. 2,9 Mio. Euro die Kosten für die ca. 90 m lange Teilstrecke, welche im Stadtgebiet der Stadt Haren sind, bereits berücksichtigt seien. Sachgebietsleiterin Aßmuth führt aus, dass das Planungsbüro die Kosten

für die Teilstrecke im Stadtgebiet der Stadt Haren separat berechnet habe und diese in den angegebenen Gesamtkosten mit enthalten sind.

Auf Nachfrage von Ratsmitglied Rolfes, ob die Beitragshöhe für die Anlieger abgeschätzt werden könne, teilt Sachgebietsleiterin Aßmuth mit, dass eine Nennung von Anliegeranteilen zum aktuellen Planungsstand leider nicht möglich sei. Die Kostenschätzung sei aus dem Jahr 2021, zudem komme es bei der Berechnung des Straßenausbaubeitrages auf die Grundstücksgröße als auch die Nutzung der Grundstücke an. In der hier abzurechnenden Straße liegen jedoch sehr unterschiedliche Grundstücksnutzungen sowie Grundstücksgrößen vor. Eine weitere Besonderheit ist, dass sich Teilbereiche im unbeplanten Innenbereich und Teilflächen im unbeplanten Außenbereich befinden. Gewerblich oder landwirtschaftlich genutzte Flächen werden anders zur Berechnung herangezogen, als Grundstücke die nur einer privaten Nutzung unterliegen. Einen allgemeinen Beitragssatz je qm Grundstücksfläche könne aus diesem Grund nicht geben werden. Die Beiträge könnten in einem höheren 4- aber auch im 5-stelligen Bereich liegen, dies hänge ganz von der Grundstücksfläche sowie der vorgenannten Nutzungsart ab.

Ratsmitglied Reinert merkt an, dass der verbleibende Zeitrahmen sehr eng sei für die Beantragung der Fördermittel nach NGVFG. Aus diesem Grund fragt Sie an, welche Konsequenz es habe, wenn man in diesem Jahr nicht den Antrag stellen würde. Sachgebietsleiterin Aßmuth führt aus, dass der Antragsstichtag zur Anmeldung in das Jahresbauprogramm 2023 der 15.09.2022 sei. Sofern man den Antrag nicht bis zum Antragsstichtag stellt, wäre eine Antragstellung im nächsten Jahr zum 15.09.2023 für das Jahresbauprogramm 2024 möglich. Jedoch wird seitens der Gemeindeverwaltung für eine Antragstellung zum Jahresbauprogramm 2023 geraten, da die Kosten für den Straßenausbau weiter steigen werden. Ferner sind die Haushaltsmittel für einen Straßenausbaubeginn in 2023 bereits berücksichtigt, sodass das Ziel der Gemeinde die Einhaltung der Antragsfrist zum 15.09.2022 ist. Fachbereichsleiter Schwieters führt weiter aus, dass im letzten Jahr die Satzung für die Straßenausbaubeiträge angepasst wurde, sodass durch die Neuregelungen die Möglichkeit geschaffen wurde, die Förderungen auch auf den Anliegeranteil umlegen zu können. Bis vor Kurzem sah die Förderkulisse nur eine Förderung des Gemeindeanteils vor, sodass die Anlieger der Straße von einer Förderung nicht profitiert hätten. Durch die Neuregelung in der Straßenausbaubeitragssatzung als auch eine Neuregelung in der Förderkulisse kann jedoch der Förderanteil zunächst von den Gesamtkosten abgezogen werden und der verbleibende Anteil wird sodann auf die Gemeinde und die Anlieger verteilt. Des Weiteren ist zu erwähnen, dass die Förderkulisse nach NGVFG im Regelfall Straßen umfasst, welche zwischen zwei klassifizierten Straßen liegen. Im vorliegenden Fall schließt die Straße „Hebelermeer“ jedoch nur einseitig an die klassifizierte Kreisstraße 202 an, sodass es sei ein Glücksfall sei, dass die Straße „Hebelermeer“ dennoch in das Jahresbauprogramm der Förderkulisse nach NGVFG aufgenommen wurde und somit für eine mögliche Förderung qualifiziert ist. Ohne die Förderung mit NGVFG Mitteln sei ein solches Projekt durch die Gemeinde finanziell nicht leistbar.

Von Ratsmitglied Nögel wird erfragt, was mit dem Holz der gefälltten Bäume passieren werde. Fachbereichsleiter Schwieters führt aus, dass diese nicht nur Entsorgungskosten verursachen, sondern durch den Holzanteil die gerodeten Baumstämme auch einen Mehrwert mit sich bringen, welches in das Eigentum des beauftragten Unternehmens gehen werden. Dieser Mehrwert wird als Ertrag in die Angebotssumme mit einfließen.

Auf Nachfrage eines Anliegers, ob man sicher davon ausgehen könne, die Förderung zu erhalten, antwortet Fachbereichsleiter Schwieters, dass bei einer Antragsstellung zum 15.09.2022 voraussichtlich zum Jahresende von einer Antwort des Landes als

Förderstelle ausgehen könne. Da jedoch die Straßenausbaumaßnahme „Hebelermeer“ letztes Jahr in das Mehrjahresbauprogramm nach NGVFG aufgenommen wurde (1. Stufe des Förderprogrammes) sei die Verwaltung zuversichtlich, dass die Straßenausbaumaßnahme auch in ein konkretes Jahresbauprogramm aufgenommen wird. Fachbereichsleiter Schwieters merkt zudem an, dass die Aufnahme der Straße in das Mehrjahresbauprogramm nicht selbstverständlich sei. In der Regel sind von der Förderkulisse Hauptverkehrsstraßen betroffen, welche jeweils an beiden Enden an eine klassifizierte Straße des Landkreises oder des Landes anschließen. Die Straße „Hebelermeer“ mündet jedoch nur an einer Stelle an die Kreisstraße 202 an. Auf die Frage, ob die Anlieger dem Straßenausbau zustimmen müssen, teilt Bürgermeisterin Lübbers mit, dass dies eine Gremienentscheidung sei. Es ist beabsichtigt, die entsprechenden Beschlüsse für den Straßenausbau ab Juni in den Gremienverlauf zu geben. Die Ratsentscheidung könnte sodann in einer öffentlichen Sitzung am 07.07.2022 gefasst werden. Um eine möglichst große Transparenz zu schaffen, hat die Verwaltung zur Anliegerversammlung auch den gesamten Gemeinderat eingeladen, damit neben der Verwaltung als auch der Gemeinderat die Meinungsbildung der Anlieger mitbekommt und diese in den Gremienentscheidungen berücksichtigen kann.

Auf Nachfrage, wie lange die Bauzeit für den Straßenausbau wäre, wird mitgeteilt, dass aufgrund der Straßenlänge und der aufwendigen Erdarbeiten die Verwaltung mit einer Bauphase von 2 Jahren für die Gesamtmaßnahme rechne. Die Straße wird voraussichtlich in einzelnen Bauabschnitten ausgebaut, sodass die Einschränkungen für die Anlieger im Rahmen des Möglichen möglichst geringgehalten werden sollen. Zum aktuellen Planungsstand könnte der Ablauf der Ausbaumaßnahme nicht näher konkretisiert werden, da dies letztendlich mit dem auszuführendem Straßenausbauunternehmen zu gegebener Zeit abgesprochen werden müsste. Da es im Rahmen des Straßenausbaus zu der Rodung von mehreren Straßenbäumen kommen wird, sind für den Bauablauf zusätzlich die Brut- und Setzzeiten zu berücksichtigen.

Im Rahmen der Anliegerversammlung gibt es eine längere Diskussion bezüglich der zukünftigen Straßenbreite. Seitens der Verwaltung wird zugesagt, dass die Anlieger zeitnah einen Abstimmungsbogen zugesandt bekommen. Neben weiteren Informationen zur Straßenbreite sollen so die Anlieger die Möglichkeit erhalten, sich in der Nachbarschaft auszutauschen und sodann auf dem Abstimmungsbogen ihren Wunsch zur Straßenbreite zu vermerken. Die Teilnahme an der Abstimmung ist freiwillig.

Ratsmitglied Weidner erläutert, dass letztendlich unabhängig einer 5,55 m oder 6,0 m breiten Fahrbahn bei neu ausgebauten Straßen die Gefahr besteht, dass sich Kraftfahrzeugführer nicht an die vorgegebene Höchstgeschwindigkeit halten. Zudem rät Sie von einer zeitlichen Verschiebung der Straßenausbaumaßnahme ab, da die Kosten des Tiefbaus vermutlich steigen werden und somit die Straßenausbaumaßnahme in den nächsten Jahren nur teurer werde. Nun habe die Gemeinde die Möglichkeit, durch die Förderung nach NGVFG den Straßenausbau finanziell zu bewältigen und die Beitragsbelastung für die Anlieger geringer zu halten. Seitens der Gemeinde sollte der Antragsstichtag zum 15.09.2022 weiterhin favorisiert werden.

Bei einer Straßenbreite von 5,55 ist nach den aktuellen Straßenausbauentwürfen eine Bankettbefestigung in Form von Schotter vorgesehen. Ein Anlieger fragt nach, wer die Unterhaltung für das Schotterbankett übernehme, wenn der Schotter rausgefahren sei. Fachbereichsleiter Schwieters erläutert, dass die Gemeinde in der Unterhaltungspflicht der Straße liege, sprich der Bauhof die Straße regelmäßig kontrollieren und ausbessern müsse. Die Kosten sind sodann aus der allgemeinen Straßenunterhaltung zu tragen. Bezüglich des Unterhaltungsaufwandes merkt Fachbereichsleiter Schwieters an, dass das Argument der Straßenunterhaltung für eine breitere

Straßenbreite ohne Schotterbankett spreche, um den Aufwand und die damit verbundenen Kosten so gering wie möglich zu halten.

Da ein konkreter Beitragssatz zum aktuellen Planungszeitpunkt nicht näher mitgeteilt werden kann, wird seitens der Verwaltung angeboten, ein Informationsschreiben mit Beispielgrundstücken unterschiedlicher Nutzung und Nennung einer ungefähren Beitragsbelastung den Anliegern zukommen zu lassen. An den Beispielgrundstücken soll es den Anliegern ermöglicht werden, das eigene Grundstück näher einordnen zu können und so einen ungefähren Richtwert für die zukünftige Beitragsbelastung zu erhalten. Fachbereichsleiter Schwieters weist ausdrücklich darauf hin, dass es sich bei den Beispielgrundstücken und der Nennung von Beitragshöhen um Auskünfte handelt, welche auf Grundlage der aktuell vorliegenden Schätzkosten basieren und nur eine grobe Richtung vorgeben können. Die tatsächlichen Beitragshöhen können nur nach Abschluss der Straßenausbaumaßnahme unter Berücksichtigung der tatsächlich entstandenen Kosten und unter den sodann vorliegenden tatsächlichen Nutzungen der Grundstücke errechnet werden.

Insgesamt kann im Ergebnis festgehalten werden, dass sich die anwesenden Anlieger für den Straßenausbau aussprechen und eine zeitliche Verschiebung der Maßnahme nicht verfolgt wird. Auch die damit zusammenhängende erforderliche Rodung der Straßenbäume wird akzeptiert. Die vorgenannten Abstimmungsergebnisse über die Wahl der Baumart sowie die Straßenbreite soll für die zukünftigen Gremienbeschlüsse frühzeitig vorliegen, sodass das Meinungsbild der Anlieger für die weiteren Beratungen und Entscheidungen Berücksichtigung finden kann.